

1. 會議於二零一六年十一月二日上午九時恢復進行。

2. 下列委員和秘書出席了恢復進行的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席
黃偉綸先生

黃仕進教授 副主席

黃令衡先生

霍偉棟博士

林光祺先生

邱浩波先生

陳福祥博士

雷賢達先生

楊偉誠博士

簡兆麟先生

黎庭康先生

伍穎梅女士

黃幸怡女士

余烽立先生

運輸署總工程師／交通工程(新界西)
林秀生先生

環境保護署助理署長(環境評估)
鄧建輝先生

地政總署助理署長(區域 3)
陳永堅先生

議程項目 1(續)

[公開會議]

3. 主席表示，這是在二零一六年十月二十五日就有關《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》的進一步申述所展開的聆聽會的續會。

4. 秘書表示，投影片所示的委員利益申報已於二零一六年十月二十五日首節聆聽會上報告(二零一六年十月二十五日會議記錄第 4 及 5 段)。其後沒有收到委員的進一步利益申報。

簡介和提問部分(續)

5. 以下政府的代表、進一步申述人／申述人／提意見人及其代表此時獲邀到席上：

政府的代表

規劃署

周日昌先生 — 荃灣及西九龍規劃專員

洪鳳玲女士 — 高級城市規劃師／葵青

房屋署

葉慧敏女士 — 規劃師

楊雪心女士 — 建築師

周國生先生 — 土木工程師

進一步申述人、申述人、提意見人及其代表

F1285 – 石俊萍

F1318 – Chan Ka Li

F1319 – 黃國耀

F1649 – 黎凱明

F1650 – 李少英

F1663 – 梁堃慈

F1666 – 李妙蓮

F1667 – 黃啟業

F1671 – 潘嘉莉

F2451 – 潘妙娟

F2452 – Tam Pak Wai

F2473 – Santi Padul

C320 – 陳卓煒

C323 – 陳卓鍵

C324 – Kwan Koon Ho Taft

C329 – Kan Hon Pun

C331 – 俞英娣

C332 – 曹日光

C339 – Tse Pui Ling

C341 – 勞翠雲

C343 – 阮國媚

潘妙娟女士 — 進一步申述人及進一人申述人的
代表及提意見人的代表

F1406 – 王春峰

F1486 – Chu Kwok Hung

F1521 – 吳慧心

F1718 – 白賢達

F1720 – 龔文娣

白賢達先生 — 進一步申述人及進一人申述人的
代表

莊惠芬女士 — 進一步申述人的代表

F1185 – Li Yuk Ngor

R541 – Ng Yik Ling Winnie

R551 – Chee Kee Tat

何玉梅女士 — 進一步申述人的代表及申述人的代表

R190/C218 – 楊少丁

楊少丁女士 — 申述人及提意見人

6. 主席歡迎各與會者，並解釋聆聽會的程序。他表示規劃署的代表會先向委員簡介有關背景，然後進一步申述人／申述人／提意見人或其代表會獲邀作口頭陳述。他表示，為確保會議能有效率地進行，每名進一步申述人／申述人／提意見人或其代表會獲分配 10 分鐘作口頭陳述。進一步申述人／申述人／提意見人於會議前已獲通知此項安排。在進一步申述人／申述人／提意見人或其代表獲分配時間完結前兩分鐘，以及在獲分配的發言時間完結時，會有計時器提醒他們。口頭陳述完畢後會有答問環節，委員可向政府的代表或進一步申述人／申述人／提意見人或其代表提問。答問環節結束後，這天的會議便會休會。在聆聽出席會議的所有進一步申述人／申述人／提意見人或其代表的口頭陳述後，城規會便會閉門商議這些進一步申述，並會在稍後把決定通知進一步申述人／申述人／提意見人。

7. 主席繼而邀請規劃署的代表向委員簡介有關的進一步申述。

[楊偉誠博士此時到場出席這節會議。]

8. 荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生借助投影片，複述在二零一六年十月二十五日上午的聆聽會上簡介的內容。有關內容載於二零一六年十月二十五日的會議記錄第 11 段。

9. 主席繼而邀請進一步申述人、申述人、提意見人及其代表作出口頭陳述。

[余烽立先生此時到席。]

F1285 – 石俊萍

F1318 – Chan Ka Li

F1319 – 黃國耀

F1649 – 黎凱明

F1650 – 李少英

F1663 – 梁堃慈

F1666 – 李妙蓮

F1667 – 黃啟業

F1671 – 潘嘉莉

F2451 – 潘妙娟

F2452 – Tam Pak Wai

F2473 – Santi Padul

C320 – 陳卓煒

C323 – 陳卓鍵

C324 – Kwan koon Ho Taft

C329 – 簡漢彬

C331 – 俞英娣

C332 – 曹日光

C339 – Tse Pui Ling

C341 – 勞翠雲

C343 – 阮國媚

10. 潘妙娟女士借助實物投影機展示一些圖則、照片、錄影片段及政府文件的摘要，並陳述下列要點：

- (a) 許多進一步申述人都要求逐字記錄其口頭陳述，因為他們發現申述人／提意見人提出的一些重點並無記錄在二零一六年四月二十一日及二零一六年四月二十六日的會議記錄中。其後，他們要求修訂會議記錄，但獲城規會秘書處通知，會議記錄只會記錄有關陳述的摘要；

- (b) 她反對把餘下的「住宅(甲類)4」地帶用作住宅發展的建議。原本的申述地點是一個緩衝區；根據《香港規劃標準與準則》，緩衝區用來分隔兩個不協調的土地用途，並不適合進行住宅發展；

不協調的土地用途及設置緩衝區的需要

- (c) 她引述《香港規劃標準與準則》第九章第 3.3.2 段，表示緩衝區內的可接受用途包括倉庫、冷藏庫、停車場、美化市容地帶及休憩用地，而動態休憩用地用途是有一些限制的。其他較不易受滋擾用途，例如商業和政府／機構設施，亦可考慮。不過，這些設施應建為較低層建築、並設有空氣調節，以及與建築物和工業用地距離超過 30 米。她繼而提述《香港規劃標準與準則》同一章的附錄 2.1，進一步指出根據規劃署的資料，(i) 易受滋擾的用途指其範圍內的資源或進行的活動性質，容易受污染用途產生的殘餘物或實質改變影響的土地用途。例子包括學校和住宅區；以及(ii) 緩衝區指有足夠面積以分隔不協調土地用途的地區，從而令各土地用途之間可能出現的衝突減至最少。這些地區可能涵蓋不易受滋擾的構築物或用途。餘下的「住宅(甲類)4」地帶屬於九號貨櫃碼頭發展的緩衝區，不應用作住宅發展。另外，緩衝區內有工業樓宇和物流中心，對附近居民造成眩光影響；
- (d) 美景花園距離油庫甚近，後來基於安全理由，該油庫在換地安排下把搬往別處。九號貨櫃碼頭發展期間，區內居民提出強烈反對。當時的規劃環境地政司班禮士先生向當時的立法局議員表示，會為美景花園和長青邨提供一個緩衝區，令居民不會受到影響；
- (e) 她引述從環境保護署(下稱「環保署」)網站取得的「青衣東南港口發展規劃及第九號貨櫃碼頭工程可行性研究」的報告，表示原本申述地點的用意是緩衝區；

- (f) 二零一五年十月，藍澄灣業主委員會向城規會提交一份意見書，指出根據《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/26》的《說明書》第 7.7.4 段，美景花園前面的休憩用地為居民及毗鄰工業學院的學生提供多種康樂設施。該休憩用地的用意亦是作住宅發展與貨櫃碼頭之間的緩衝區。不過，關於「緩衝區」的部分其後在《青衣分區計劃大綱圖編號 S/TY/26A》的《說明書》中被刪除。二零一六年四月二十一日，荃灣及西九龍規劃專員回應委員的詢問時表示，於一九九一年十二月六日提交予都會規劃小組委員會考慮的一份文件提及原本申述地點是用作緩衝區。不過，他其後在二零一六年四月二十六日舉行的答問環節上否認該地點是用作上述功能。二零一六年五月，業主委員會向城規會提交相關文件作為證據，但因為那些文件並非在法定時限內提交而不獲接納；
- (g) 雖然政府視藍澄灣為商業發展而並非住宅發展，但在某些場合，政府官員會把藍澄灣連同美景花園一併稱為住宅發展；
- (h) 牛頭角發生的火警顯示工業用途與住宅用途之間缺乏緩衝區會帶來潛在危機。當初政府想發展九號貨櫃碼頭，向當時的立法局議員表示會在有關發展一帶闢設一個緩衝區。不過，二十多年後的今天，政府聲稱該區的規劃需要改變。她引述荃灣及西九龍規劃專員作出的投影片簡介，指出根據九號貨櫃碼頭研究，整個標示為紫色的地區本意是作為緩衝區，而由於青衣南的休憩用地供應不足，9a 號用地（即現時建議進行公共房屋發展的餘下的「住宅(甲類)4」地帶）被指定作為休憩用地；

交通問題

- (i) 儘管荃灣及西九龍規劃專員曾表示貨櫃車不會使用青衣路，因為該道路是一條盡頭路，但她發現實際上貨櫃車是會使用該道路的，而青衣南橋每日早上

都會出現交通擠塞的情況。青衣路亦發生過涉及貨櫃車的交通意外；

- (j) 擬議公共房屋發展的第四座將會直接面向九號貨櫃碼頭和貨櫃場，以及緊接其北面位於青衣路的加油站；
- (k) 交通顧問對等候公共交通工具所需時間的評估未能反映實際情況，排隊候車的人龍通常都很長。有時在黃昏繁忙時段等候專線小巴前往藍澄灣甚至需要約 1.5 小時；

環境問題

噪音和眩光

- (l) 藍澄灣的居民對酒店和服務式住宅坐落於緩衝區內感到不滿。藍澄灣北面的污水處理廠及東面和東南面的九號貨櫃碼頭均是 24 小時運作。凌晨二時亦會有貨櫃車在其大廈外駛過，而屋苑早上亦會受到來自旅遊巴士的噪音滋擾。儘管荃灣及西九龍規劃專員聲稱，青鴻路是一條盡頭路，主要由前往藍澄灣的車輛使用，但經常有旅遊巴士自清晨開始就在青鴻路的迴旋處附近排隊等候；
- (m) 她展示了一段在早上拍攝的錄影片，顯示青鴻路通常出現的混亂交通情況，有行人行出車路。有時附近會錄得最高 76 分貝(A)的噪音水平；
- (n) 她引述《香港規劃標準與準則》第十二章第 6.3.5 及 6.7.4 段，指出許多露天貯物、港口後勤用途及貨櫃場用途是位於不適宜作此類用途的地點，而且靠近住宅和政府、機構或社區用地，或易受環境滋擾的地區，例如生態系統易受干擾的具特殊科學價值地點，或環境未受破壞的郊區。這些對易受滋擾用途所帶來的不利環境影響，例如重型車輛往返及貨櫃裝卸作業造成的噪音滋擾，車輛交通造成的空氣污染，以及破壞景觀等，都是土地用途協調不當

的結果。貨櫃場應設於海旁區附近或方便到達貨物集散地的地點。貨櫃場必須有良好的保安，二十四小時作業，並具有良好的基礎設施及服務，例如冷藏貨櫃所需的能源供應。用地內必須提供車輛輪候區，足以容納繁忙時間的輪候車輛。此外，由於住宅用途也會衍生大量交通流量，貨櫃場應避免與住宅用途鄰接。荃灣及西九龍規劃專員指由於毗鄰餘下的「住宅(甲類)4」地帶的土地不再用作工業用途，因此沒有需要設置緩衝區，這個解釋並不符合《香港規劃標準與準則》的規定；

- (o) 對於藍澄灣 40 樓以上的服務式住宅單位，酒店建築物無法阻隔九號貨櫃碼頭的眩光影響，而九號貨櫃碼頭的強光和噪音對居民造成極大滋擾，亦危害他們的健康。新聞曾報道有關情況。立法會議員田北辰曾到訪藍澄灣受影響的單位，並在晚上九時錄得超過 70 分貝(A)的噪音水平。貨櫃場興建成獨立的工業樓宇可能會較適合，因為對附近居民造成的眩光影響會較少；

[霍偉棟博士此時到席。]

- (p) 顧問對噪音影響的評估極為粗疏。正如文件附件 I 的附錄 VII「概括環境評估報告」圖表 2.1 所顯示，政府的顧問在原本申述地點的三個位置量度背景噪音水平，而結果介乎約 50 分貝(A)至 68 分貝(A)。量度噪音在日間(特別是午膳時段)和夜間進行，各維時 30 分鐘。不過，顧問只量度背景噪音水平，並沒有量度交通噪音。她曾自行在原本申述地點的邊界的額外位置(即青衣路、青鴻路及其居所藍澄灣)量度噪音。她在每個位置都錄取了多個樣本，而日間錄得的最高噪音水平為 94 分貝(A)。於二零一六年四月二十六日的答問環節，一名委員詢問研究顧問其量度所採用的方法，並認為平均噪音數字未必能反映貨櫃車經過時造成突然升高的噪音水平。她補充說，九號貨櫃碼頭是 24 小時運作，貨櫃車斷斷續續的交通噪音對附近居民造成極大滋

擾。自她十二年前搬入藍澄灣以來，交通噪音不斷增加；

美化環境

- (q) 區內居民在餘下的「住宅(甲類)4」地帶所栽種的樹木不應砍伐，因為它們的健康狀況良好；

安全問題

- (r) 該區有一些與貨櫃有關的用途，而堆疊的貨櫃可能會在強風下倒塌，危害公眾安全。另外，與貨櫃有關的用途並不能作為工業與住宅用途之間的緩衝。需要與住宅用途分隔的是九號貨櫃碼頭。貨櫃內可能有危險品、化學物及電池，對日後的居民會造成威脅。事實上，自一九八四年以來，青衣大部分發展都集中在北部，原因是青衣南主要由重工業用途佔用；
- (s) 九號貨櫃碼頭的作業引起藍澄灣和美景花園的居民投訴。因此，有關方面採取了一些措施，盡量減低對居民的滋擾，例如降低貨櫃吊機運作時的警告訊號的音量。不過，九號貨櫃碼頭的運作亦受到影響，因為有關措施可能會危及九號貨櫃碼頭工人的安全；

休憩用地不足

- (t) 該區休憩用地不足，居民需要步行 15 分鐘前往位於長達路的休憩處。該休憩處的面積與城規會的會議室相若，附近有餐廳和公廁。青衣南並無室內體育館，而居民前往青衣東北公園需時逾一小時；

可供發展的其他用地

- (u) 二零一五年九月十八日，荃灣及西九龍規劃專員曾表示，原本申述地點是區內唯一適合進行公共房屋發展的土地。相反，當局實已在葵青區內覓得合共

13 塊用地作房屋發展，包括毗鄰美景花園的一塊用地。青衣亦有許多其他用地適合進行公屋發展，包括(i)鑊底灣及青衣北岸公路靠近船廠和青衣東北公園的多塊用地；(ii)青衣街市南面的休憩用地，該塊用地現時空置並已平整；以及(iii)青衣公園及青衣邨北面的一塊空置用地，該處前往港鐵青衣站及其他政府、機構或社區設施都很方便。不過，於二零一六年四月二十一日及二零一六年四月二十六日，荃灣及西九龍規劃專員表示，該塊位於青衣公園及青衣邨北面的用地自七十年代起已滿佈植被，因此並不適合進行發展。不過，她曾到該塊用地觀看，認為該處並無古樹名木；

- (v) 該區已有新的公共房屋發展青俊苑及長宏邨，以及位於細山路的新私人住宅發展。藍澄灣的居民並不反對這些發展項目。不過，擬建公屋的餘下的「住宅(甲類)4」地帶屬於緩衝區，四周都是會產生噪音和污染的土地用途，例如污水處理廠、九號貨櫃碼頭及物流中心，距離青沙公路亦甚近。即使像她一樣的外行人，都能夠找出多塊不涉及複雜技術問題並更適合進行房屋發展的其他用地選擇；
- (w) 香港賽馬會國際小輪車場位於修復後的醉酒灣堆填區，其使用率極低。政府可考慮把部分物流用途遷往該處。與其在現有的高樓大廈之間插建新的高密度住宅樓宇，當局不如採取更全面的土地用途規劃方針。將軍澳的發展是有全面規劃的一個很好例子；

總結

- (x) 她引述房屋署署長應耀康先生所說，房屋署的核心價值是為居民提供實而不華、安全而健康的居所。餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合進行房屋發展，而有關公屋單位需要採取多項特別的緩解措施；以及

- (y) 目前公共房屋不足的問題主要是由於有人濫用公屋單位。城規會應仔細考慮餘下的「住宅(甲類)4」地帶應否用作住宅發展。

F1406 – 王春峰

F1486 – Chu Kwok Hung

F1521 – 吳慧心

F1718 – 白賢達

F1720 – 龔文娣

11. 白賢達先生陳述下列要點：

- (a) 他要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，他表示歡迎。不過，他認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；
- (c) 他提供了一些背景資料。當年為搬遷美景花園附近的油庫，政府與發展商達成換地協議，結果令原本計劃興建美景花園第一至四座的用地變成現時由政府擁有的用地。經過多次失敗，美景花園業主立案法團最終於二零一五年十一月成立。當美景花園業主立案法團忙於應付樓宇復修計劃時，政府違反承諾，把緩衝區改劃作住宅發展。美景花園的業主已無暇參加公眾諮詢，遂交由區議員處理。不過，由於區議員並無反對改劃用途地帶的建議，政府遂假設美景花園的居民並不反對改劃用途地帶的建議；
- (d) 他從美景花園業主立案法團收到的問卷具有誤導性，問題取巧。問卷要求居民選擇對哪一方面最感壓力，但事實上，交通、空氣質素、人口組成及社區設施等各方面的問題都已到達臨界點；

- (e) 他居於美景花園超過 30 年。前往美景花園的巴士及專線小巴服務班次疏落，而他步行前往港鐵青衣站需要 30 分鐘；
- (f) 香港有超過 1 200 公頃的棕地。政府應先發展棕地而並非在青衣南興建更多建築物。青衣北担杆山路的船廠附近亦有多塊用地可供發展住宅；以及
- (g) 當年區內人士極力反對九號貨櫃碼頭的發展，而為了解決政府與美景花園居民的爭議，遂闢設緩衝區作為交換；把給予居民的取回，等同「搬龍門」。

[會議小休五分鐘。]

F1185 – Li Yuk Ngor

R541 – Ng Yik Ling Winnie

R551 – Chee Kee Tat

12. 何玉梅女士借助實物投影機展示一些照片，並陳述下列要點：

- (a) 她要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 新建的公屋會影響美景花園的通風。沒有緩衝區阻隔附近的污染用途，該區的空氣質素將會進一步下降；
- (c) 她居於美景花園，區內的公共交通工具極為有限。即使曾向巴士公司投訴，情況亦沒有改善。居民有時需要繞道，先乘坐港鐵至葵芳或青衣，然後再轉乘巴士或小巴到該區。新建的三幢公屋可能會帶來超過 10 000 人，到時區內的交通情況將會是最棘手的問題；
- (d) 該區只有一個小型街市，裏面攤檔不多，不足以應付附近居民的需要；以及

- (e) 現時青衣路的行人路已非常狹窄，而於公屋落成後，青衣路將會進一步由四線縮窄為兩線行車。

R190/C218 – 楊少丁

13. 楊少丁女士陳述下列要點：

- (a) 她要求逐字記錄其口頭陳述；
- (b) 對於建議修訂項目 A，即把《青衣分區計劃大綱草圖編號 S/TY/27》上劃為「住宅(甲類)4」地帶的北部改劃為「休憩用地」地帶，她表示歡迎。不過，她認為餘下用作擬議公屋發展的「住宅(甲類)4」地帶亦應改劃為「休憩用地」地帶，以維持其原本作為緩衝區的功能，為美景花園和長青邨阻隔九號貨櫃碼頭所造成的影響。緩衝區內應避免進行住宅發展；
- (c) 她自二零零九年起居於藍澄灣。藍澄灣接近九號貨櫃碼頭，而餘下的「住宅(甲類)4」地帶並不適合進行住宅發展。不過，由於一些漏洞，藍澄灣得以興建。政府不應重蹈覆轍，在該區加插住宅發展項目。藍澄灣的單位都設有中央空氣調節及特厚窗戶以緩解環境滋擾。田北辰議員曾到訪藍澄灣量度晚間的噪音水平。倘若當局在毗鄰的「住宅(甲類)4」地帶興建公屋，便有需要提供同類的緩解措施；
- (d) 政府破壞承諾，把用作美景花園和長青邨的緩衝區取回作房屋發展之用。一號至八號貨櫃碼頭附近並沒有如此接近的住宅發展。美孚新村遠離貨櫃碼頭，更有一個大型公園作為緩衝區；
- (e) 青衣南的公共交通工具及康樂設施極為有限。大部分社區設施都集中在青衣北；
- (f) 長青邨附近有居者有其屋計劃的單位，而細山路則有新的私人住宅發展。現時藍澄灣、美景花園和長

青邨的人口為 23 000 人，而新的公屋發展將會帶來額外的人口。然而，當局並無任何關於道路網和公共運輸設施的改善建議。由於區內已有很多貨櫃車和重型車輛行走，加上道路十分狹窄，如何容納額外的建築車輛實在令人懷疑。她請委員到該區視察，以便對現時的情況有更深入的了解；

- (g) 藍澄灣主要依賴專線小巴 88G 號線及 88F 號線提供的公共交通服務，但其班次極不穩定。二零一五年年底所提供的服務尤其不足，情況直至二零一六年農曆新年才有所改善。於二零一六年十月更出現專線小巴和的士站於早上分別有超過 100 人排隊等候的情況；
- (h) 四年的公屋輪候期並非過長。事實上，當局應投放更多資源發展安老設施；
- (i) 她質疑當局估計公屋及居屋發展項目所帶來額外人口的準確性。新增人口主要包括年輕家庭，而她相信有關推算並無包括 18 歲以下的兒童。社區設施在數年後將無法應付有關需求；以及
- (j) 倘若政府沒有計劃在青衣南提供主要的運輸系統，則把該緩衝區用作住宅發展的計劃應永久擱置。否則，政府應向區內居民提供書面承諾，保證區內的交通不會受有關公屋發展所影響。

14. 由於進一步申述人、申述人、提意見人及其代表已陳述完畢，主席請委員提問。

15. 潘妙娟女士(F2451)借助實物投影機回應一名委員的提問，表示她曾在道路兩旁及藍澄灣一個單位內量度噪音。路旁噪音水平突然升高至 80 分貝(A)至 90 分貝(A)是由經過的車輛所造成。大約於晚上九時三十分，藍澄灣單位內的背景噪音水平最高為 75.5 分貝(A)。相比之下，政府顧問莫特麥克唐納香港有限公司量度的數字約為 60 分貝(A)，是在三十分鐘至一小時的時間內所量度的平均背景噪音。

16. 荃灣及西九龍規劃專員周日昌先生借助實物投影機回應一名委員的提問，表示與貨櫃有關用途可能會造成噪音和空氣質素影響等滋擾。他引述《香港規劃標準與準則》第十二章第 6.8.2 及 6.10 段，表示儘管沒有明確規定，但在釐訂適當的緩衝距離時，應考慮四周環境，包括附近的道路。《香港規劃標準與準則》訂明，倘有關用地與易受滋擾用途之間，由不易受滋擾的建築物、主要運輸路線、天然植物及地型阻隔，應獲得考慮。當局亦會適當地進行環境影響評估。他進一步表示，擬議公屋用地距離其南面的與貨櫃有關用途約 30 米至 100 米，中間以青沙公路的下行斜路及青鴻路分隔。公屋發展亦會從面向與貨櫃有關用途的南面邊界後移。

17. 一名委員詢問藍澄灣是否每日都會出現大排長龍等候公共交通工具的情況。潘妙娟女士(F2451)回應說，大部分居民都會乘搭專線小巴 88G 號線及 88F 號線前往港鐵青衣站和葵芳站。平日會有超過 100 人在專線小巴士站排隊候車。政府顧問擬備的報告並未適當反映這個實際情況。另外，倘青衣南橋發生交通意外，該區的交通就會受到嚴重影響，有時由於巴士不足，居民甚至要步行前往青衣北橋。

18. 潘妙娟女士(F2451)回應一名委員的提問時表示，藍澄灣業主委員會一直與政府就設置隔音屏障保持聯繫，可惜未能成事。在興建青沙公路期間，藍澄灣附近曾經設置一道隔音屏障，但該屏障於建築工程完成後就被移除。根據環境保護署的資料，藍澄灣屬於商業發展，因此應在關上窗戶的情況下量度噪音水平。相比之下，當局卻為香港專業教育學院(青衣分校)在青沙公路一帶設置隔音屏障。

[邱浩波先生此時離席。]

19. 一名委員詢問，當局有否考慮在噪音和空氣污染來源(即道路和貨櫃場)採取緩解措施。周日昌先生回應表示，青沙公路部分路段現時設有隔音屏障。房屋署土木工程師周國生先生補充說，根據概括環境評估的結果，餘下的「住宅(甲類)4」地帶與空氣污染源已按照《香港規劃標準與準則》的規定保持足夠的緩衝距離。至於噪音方面，擬議的緩解措施(例如建築簷片、減音窗及減音露台)應該足以把噪音減至可接受水平。

20. 一名委員注意到，在這節聆聽會及之前的聆聽會上，許多與會者都對公屋發展建築工程的交通影響及人口估計數字的準確性表示關注。周日昌先生回應說，根據交通影響評估，青衣路沿路會設置巴士和小巴停車處，而行人路亦會擴闊。關於人口估計的問題，現時長青邨、美景花園和藍澄灣的人口分別約為 14 000 人、4 800 人及 4 200 人。日後的發展項目，包括青俊苑、位於細山路的一項已招標的私人住宅發展及位於青鴻路的公屋發展項目，將會為該區帶來額外人口約 10 000 人。房屋署規劃師葉慧敏女士補充說，房屋署在估計該公屋發展的新增人口時，已參考不同類型公屋單位的家庭住戶平均人數。周國生先生進一步表示，公屋發展的建築工程開展前，餘下的「住宅(甲類)4」地帶的進出口安排會經運輸署及香港警務處審視。相關政府部門亦會採取適當行動，包括執法行動，確保施工期間交通暢順。

21. 周日昌先生借助實物投影機回應另一名委員的提問，表示大部分貨櫃車都會使用青衣路(下段)前往九號貨櫃碼頭，而前往住宅區的車輛則會使用青衣路(上段)。青衣路(上段)末端的盡頭路並非連接至青沙公路的下行斜路，而目前並無計劃把兩條道路接通。當局未有計劃縮減盡頭路迴旋處的面積，但會在進行公屋發展的同時，在青衣路(上段)進行改善工程，以設置巴士站。

22. 由於委員再無提問，會議於下午十二時三十分休會。